



**You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Rynek usług portów lotniczych w Polsce

Author: Jacek Barcik, Piotr Czech

Citation style: Barcik Jacek, Czech Piotr. (2010). Rynek usług portów lotniczych w Polsce. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 69, 2010, s. 5-13)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIWERSYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Jacek BARCIK, Piotr CZECH

RYNEK USŁUG PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE

Streszczenie. Dostęp do transportu lotniczego jest jednym z wyznaczników rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionu. Jego rozwój przyczynia się do zwiększenia spójności społecznej skracając odległość między najbardziej oddalonymi regionami Europy. Problem rozwoju transportu lotniczego podkreślany jest w Białej Księdze „Europejska polityka transportowa 2010, czas na podjęcie decyzji”. Odzwierciedla ona założenia strategii lizbońskiej, gdzie zwraca się uwagę na znaczenie utrzymania lotniczej komunikacji pomiędzy portami regionalnymi oraz ośrodkami regionalnymi a dużymi ośrodkami centralnymi [5]. Artykuł stanowi analizę sytuacji na rynku usług portów lotniczych w Polsce.

AIRPORT SERVICES MARKET IN POLAND

Summary. The access to air transport is one of the main determinant of economy development and competition of the region. Air transport development influences the social unity and shortens the distance between the most remote areas of Europe and the region. The problem of air transport development is underlined in the White Paper “European transport policy 2010, time to decide”. The document shows the assumptions of the Lisbon Strategy, where emphasis is put on the importance of maintaining the air transport between the regional airports and regional centres and the big central units [5]. The article is an analysis of the situation on the market of the airport services in Poland.

1. WPROWADZENIE

Przez długi czas Polska była zamknięta za "Żelazną Kurtyną" i większość dziedzin gospodarki była poza prawami wolnego rynku. Upadek komunizmu i wstąpienie do Unii Europejskiej oraz do strefy Schengen, spowodowało nie tylko otwarcie granic, ale i otwarcie rynków. Jednym z nich jest rynek usług lotniczych. Po latach stagnacji loty stały się tak powszechne, jak jazda pociągiem czy autobusem, a ceny biletów porównywalne. To właśnie prawa wolnego rynku przyciągają do Polski przewoźników lotniczych, oferujących tanie loty, dzięki którym wyjazd do rodziny czy na wakacje może być przyjemnością.

Polsce daleko jednak do europejskich standardów. Liczba operacji lotniczych czy ilość osób korzystających z usług portów lotniczych jest minimalna w porównaniu do największego portu lotniczego we Frankfurcie. Słaby rozwój portów lotniczych i transportu lotniczego, przy równoczesnym braku rozbudowanej infrastruktury drogowej, powoduje zahamowanie w tej dziedzinie transportu. Jednak zainteresowanie państwa i prywatnych inwestorów portami

lotniczymi powoduje, że od kilku lat mnożą się inwestycje mające na celu poprawienie warunków działania polskich portów. Przykładem jest port lotniczy w Pyrzowicach, który z wojskowego lotniska staje się drugim co do wielkości lotniskiem w Polsce. Starania zarządu firmy GTL S.A. i władz samorządowych dają nadzieję na pobudzenie rynku i otwarcie regionu na świat.

2. SYTUACJA PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE

Polska posiada 12 międzynarodowych portów lotniczych, z czego jeden to port stołeczny Warszawa, oraz 11 portów regionalnych, które miały być portami pomocniczymi dla warszawskiego lotniska. Jednak od czasu, gdy na rynku polskim pojawiły się tanie linie lotnicze, sytuacja uległa zmianie. Mimo uprzywilejowania portu lotniczego Warszawa-Okęcie przez władzę, gospodarka wolnorynkowa powoduje, że porty regionalne mają coraz większe znaczenie w polskim transporcie lotniczym. Warszawskie lotnisko zawsze będzie największym w Polsce, jednak porty regionalne oderwały się od jego wpływów i prowadzą własną politykę w celu rozwoju i promowania regionów.

Tabela 1 przedstawia wykaz polskich portów lotniczych oraz ich właściciela, jednostkę zarządzającą.

Głównym udziałowcem w polskim rynku lotniczym jest Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), które powstało 23 października 1987 r. [1]. Spółka ta posiada osobowość prawną i mając własny zarząd, podlega ministrowi transportu. Jest właścicielem trzech portów lotniczych i współwłaścicielem kilku kolejnych. Głównymi celami spółki są [2]:

- 1) budowa, modernizacja i eksploatacja lotnisk komunikacyjnych oraz lotniczych urządzeń naziemnych;
- 2) budowa, rozbudowa i utrzymanie dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza portowego;
- 3) świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków powietrznych na rzecz krajowych i zagranicznych przewoźników oraz innych podmiotów eksploatujących statki powietrzne;
- 4) świadczenie usług na rzecz pasażerów linii lotniczych oraz innych usług, a w szczególności usług handlingowych, dystrybucji paliw lotniczych, usług reklamowych, prowadzenia sklepów wolnocłowych oraz wynajem pomieszczeń przedstawicielom obcych przewoźników i innym użytkownikom;
- 5) świadczenie usług związanych z przewozami ładunków przez przewoźników powietrznych;
- 6) świadczenie usług w zakresie serwisu technicznego statków powietrznych.

Równocześnie PPL, jako przedsiębiorstwo państwowe, realizuje zadania państwowego organu ruchu lotniczego w zakresie kierowania, kontroli, nadzoru, zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, zlecane przez ministra właściwego do spraw transportu. Wykonuje również zadania wynikające z przepisów o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej [2].

Tabela 1

Polskie porty lotnicze

Lp.	Miasto	Kod IATA	Kod ICAO	Rok powstania	Właściciel	Udział PPL
1.	Warszawa	WAW	EPWA	1926	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
2.	Kraków	KRK	EPKK	1923	LHC (KRK Airport Services sp. z o.o.)	85,04%
3.	Katowice	KTW	EPKT	1940	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	20,07%
4.	Gdańsk	GDN	EPGD	1919/1974	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	37,61%
5.	Wrocław	WRO	EPWR	1914/1932	Port Lotniczy Wrocław S.A.	47,62%
6.	Poznań	POZ	EPPO	1921	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.	63,64%
7.	Rzeszów	RZE	EPRZ	1940	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
8.	Łódź	LCJ	EPLL	1925	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	0%
9.	Szczecin	SZZ	EPSC	1926/1967	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.	59,23%
10.	Bydgoszcz	BZG	EPBY	1920	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	27,93%
11.	Zielona Góra	IEG	EPZG	1954	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
12.	Szczytno	SZY	EPSY	1996	Porty Lotnicze "Mazury-Szczytno" Sp. z o.o. w Szczytnie	32,52%

Największym lotniskiem w Polsce jest Port Lotniczy Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina. Obsługuje ono w sumie połowę ogólnopolskiego ruchu pasażerskiego. Port Lotniczy posiada dwa pasy startowe, dłuższy 3690×60 m oraz krótszy 2800×50 m. Samoloty poruszają się po 21 drogach kołowania. W ciągu godziny na lotnisku mogą być wykonane 34 operacje lotnicze.

Drugim co do wielkości ruchu lotniczego portem w Polsce jest Port Lotniczy Kraków-Balice. Jest on obiektem współdzielącym lotnisko z 8 Bazą Lotnictwa Transportowego Kraków-Balice. Ogólna powierzchnia lotniska to 426 ha, z czego pod zarządem Międzynarodowego Portu Lotniczego – 24 ha. Spółka Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice powstała 5 lipca 1996 r. 3 września 1997 r. zostaje przeprowadzone przejęcie majątku wniesionego przez wspólników w formie aportów rzeczowych, a 18 marca 1997 r. otrzymuje z Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie cywilnej części lotniska.

Kolejnym co do wielkości jest Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W 1993 r. port został przejęty przez spółkę prawa handlowego Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., której właścicielami są głównie władze samorządowe.

Lotnisko Wrocław-Strachowice od 1992 r. działa jako Port Lotniczy Wrocław S.A. Lotnisko posiada jedną betonową drogę startową o wymiarach 2500×60 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal lotniczy oraz terminal cargo.

Dnia 11 lipca 1997 r. zostaje powołana spółka prawa handlowego Port Lotniczy Poznań-Ławica S.A., natomiast 1 lipca 2009 r. powstaje spółka Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” S.A.

Na terenie aglomeracji śląskiej znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice, od stycznia 2009 r. – Katowice Airport. Lotnisko jest zlokalizowane w pobliżu miejscowości Pyrzowice, w odległości 30 km od centrum Katowic. Znajduje się na terenie dwóch gmin: Ożarowice i Mierzęcice, oraz na pograniczu dwóch powiatów: tarnogórskiego i będzińskiego. Katowice Airport dzięki staraniom władz miast, które są częścią Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM), stało się portem regionalnym tychże miast i całego województwa śląskiego. W celu budowy komunikacji lotniczej Górnego Śląska z resztą kraju i świata, władze wojewódzkie wyszły z propozycją powołania spółki mającej rozwinąć tę zaniedbaną, a jakże ważną dla rozwoju regionu gałąź transportu. W pierwszym kwartale 1991 r. powstało Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Airport Katowice posiada dwa terminale pasażerskie o łącznej powierzchni 21300 m^2 i przepustowości ponad 3,6 mln pasażerów rocznie (przepustowość godzinowa: 1170 pasażerów). Lotnisko posiada jedną drogę startową o długości 2800 m z kilkoma drogami dojazdowymi do terminali A i B. Port lotniczy wyposażony jest w jeden terminal cargo. Jego powierzchnia wynosi 5378 m^2 . Głównymi użytkownikami składów są m.in. DHL, Izba Celną w Katowicach, TNT Express i UPS. Pod względem tonażu ładunków przewiezionych ruchem lotniczym rocznie lotnisko w Pyrzowicach zajmuje drugie miejsce w Polsce po warszawskim Okęciu.

Początek XXI wieku był dla polskich lotnisk znaczący. „Właściciele” lotnisk przyjęli strategię rozwoju infrastruktury, co doprowadziło do budowy kolejnych terminali (np. Poznań-Ławica – 2001 r., Warszawa-Okęcie – 2006 r., Łódź-Lublinek – 2005 r., Szczecin-Goleniów – 2001 r. i 2006 r., Bydgoszcz – 2004 r.), wydłużeń i poszerzeń dróg startowych (np. Rzeszów-Jasionka – 2008 r., Łódź-Lublinek – 2005 r. i 2006 r.), budowy nowych wież kontroli ruchu (np. Szczecin-Goleniów – 2005 r.). Oprócz zakończonych inwestycji lotniska wciąż się rozbudowują (np. budowa terminali – Wrocław-Strachowice, Łódź-Lublinek, Zielona Góra-Babimost, Szczytno-Szymany) lub planowane są nowe przedsięwzięcia (np. budowa terminalu – Rzeszów-Jasionka, budowa wieży kontroli lotów –

Łódź-Lublinek, rozbudowa infrastruktury portu lotniczego – Wrocław-Strachowice, Szczytno-Szymany).

Nie należy zapominać, że porty lotnicze w dzisiejszych czasach stanowią integralną część miejskich systemów transportowych. Typowym środkiem komunikacji łączącym aglomerację z portem lotniczym jest samochód. Wiąże się to jednak z koniecznością budowy parkingów. Obecnie dąży się do doprowadzania do portów komunikacji zbiorowej w postaci kolei podmiejskiej czy metra. Regułą jest natomiast połączenie centrum miast z portem lotniczym za pomocą specjalnych linii autobusowych [3]. Aglomeracje miejskie cały czas opracowują coraz nowsze propozycje związane z połączeniem portów lotniczych z miastami. Przykładem mogą być plany budowy połączenia lotniska Katowice-Pyrzowice z miastami konurbacji śląskiej, umożliwiające w założeniach przejazd z Katowic na lotnisko w 30 minut, przy wykorzystaniu do tego celu szybkiej kolei.

Analizując sektor lotnictwa cywilnego w Polsce i szanse jego trwałego, zrównoważonego rozwoju, należy wziąć pod uwagę infrastrukturę lotniczą, usługi przewozowe oraz obszar regulacji sektora [4].

Istotą działalności portu lotniczego jest dostarczanie, utrzymanie i ochrona infrastruktury niezbędnej do lądowania, startu, postoju lub parkowania samolotów. W szerszym, bardziej społecznym i ekonomicznym rozumieniu, rolą portów lotniczych jest umożliwianie powiązań między pasażerami przybywającymi do portu lotniczego różnymi środkami transportu a ich dostępem do samolotu [5].

Wzrost liczby przewozów lotniczych powoduje, że porty lotnicze muszą budować większe terminale oraz stosować nowe rozwiązania sprawnego dokowania i szybkiego rozładunku statków powietrznych. Głównym celem jest jednak zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa pasażerom przy wsiadaniu i wysiadaniu z samolotów.

O wielkości portów lotniczych decyduje głównie liczba obsługiwanych pasażerów. Na rys. 1 przedstawiono liczbę obsługiwanych pasażerów w kolejnych latach na polskich, międzynarodowych lotniskach.

Rysunek 2 pokazuje tonaż przesyłek obsługiwanych w polskich portach lotniczych w ostatnich latach, natomiast rys. 3 – liczbę wykonanych operacji.

Rozwój regionalnych portów lotniczych w Polsce jest tak naprawdę zauważalny dopiero po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i wejściu do strefy Schengen, kiedy to posiadając wyłącznie dowód osobisty, można podróżować po całej Europie. Stale zwiększa się liczba pasażerów korzystających z portów lotniczych, porty dokonują większej liczby operacji lotniczych, powstają nowe stałe połączenia z innymi krajami unijnymi. Jednocześnie polski rynek staje się ciekawym miejscem dla przewoźników, którzy tworzą coraz większe bazy statków lotniczych, a co za tym idzie tworzą dobre warunki dla zdrowej konkurencji na polskim rynku.

Warszawa, będąca „królową portów lotniczych” w Polsce, wcale nie straciła na tym, że pojawili się nowi przewoźnicy, wręcz przeciwnie – dużo zyskała. W ostatnim czasie oddała do użytku nowy pas startowy i cały czas inwestuje w nową infrastrukturę portu. Lotnisko w Warszawie stało się portem węzłowym dla Polski. Trzeba jednak przyznać, że zmniejszył się udział tego portu na polskim rynku. Udział warszawskiego portu lotniczego na rynku ruchu pasażerskiego to 44%, kolejne porty to: Kraków posiadający 14% rynku, i Katowice z 12% rynkiem, następnie Gdańsk 10% oraz Wrocław i Poznań z 7% liczbą obsługiwanych pasażerów. Podobnie mają się też operacje lotnicze, gdzie Warszawa posiada już 49% rynku. Jednak w liczbie operacji cargo dominacja warszawskiego portu jest miazdząca – posiada aż 70% tego rynku, podczas gdy Katowice 11%, a Kraków 7%.

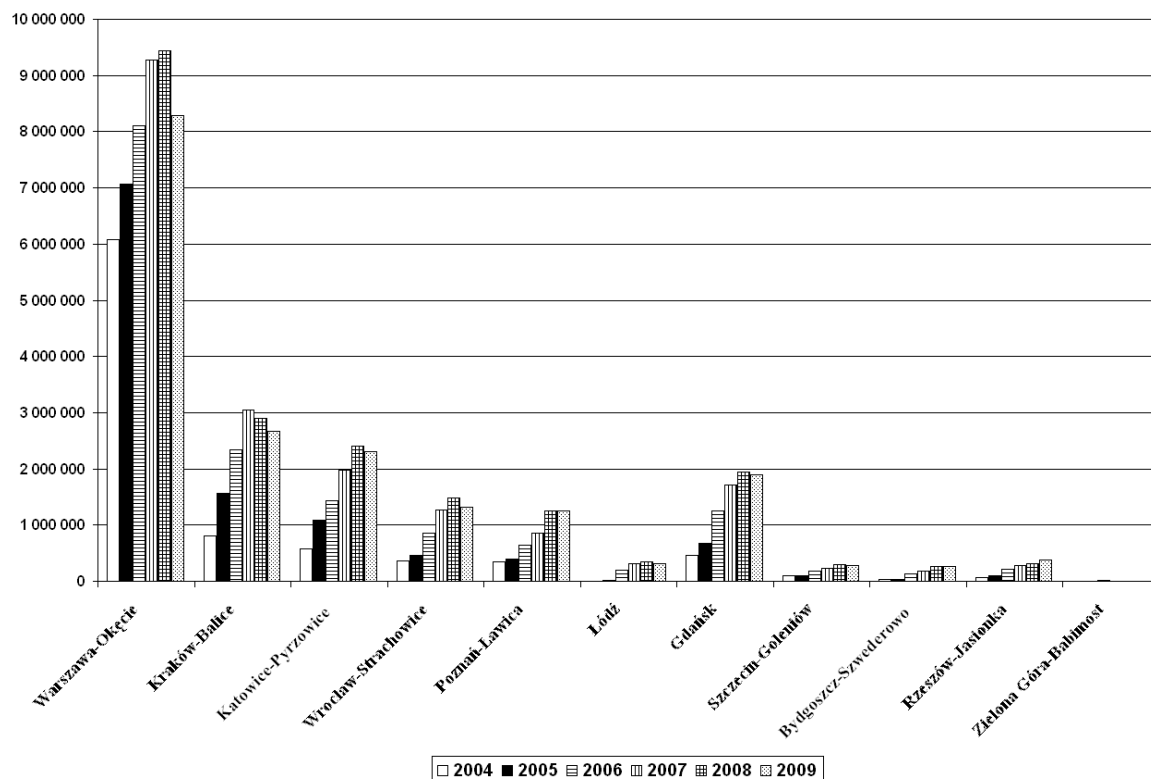
Aktualnie wskaźnik mobilności lotniczej w Polsce zbliża się do średniego poziomu europejskiego. W przypadku braku inwestycji na rozbudowę infrastruktury już niedługo

dojdzie do wyczerpania przepustowości w portach lotniczych. Sytuacja taka jest wysoce prawdopodobna, szczególnie w sezonie turystycznym.

Trzeba również zaznaczyć, że polepszenie jakości życia, jakie daje dostęp do transportu lotniczego w danym regionie, powoduje równocześnie wzrost inwestycji i wybór danego regionu jako miejsca na lokalizację nowych zakładów pracy. Ocenia się, że średnio 1 milion pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym przyczynia się do wykreowania 950 miejsc pracy w samym porcie lotniczym, 1425 miejsc pracy w bezpośredniej okolicy portu, 2000 miejsc pracy w regionie i 2950 miejsc pracy w skali kraju [7].

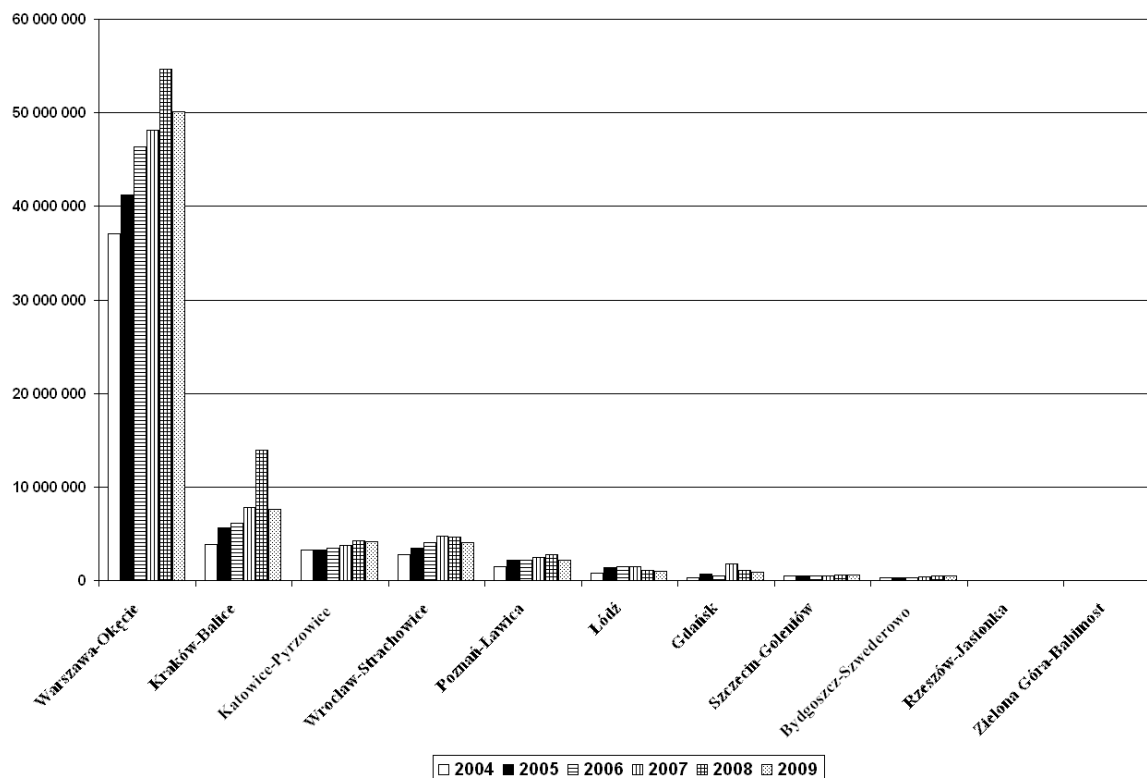
Dodatковым plusem dla rozwoju regionów jest ułatwienie w zakresie powstawania wokół portów lotniczych stref ekonomicznych. Ich lokalizacja przyciąga te dziedziny gospodarki, które są uzależnione od transportu lotniczego i często z niego korzystają.

Gwarancją prawidłowego rozwoju portów lotniczych jest jednak połączenie wszystkich gałęzi transportu, tworząca centra multimodalne, gwarantujące w ten sposób rozszerzenie możliwości transportowych społeczeństwa i towarów. Umożliwi to także podróżnym na wybór środka transportu i pozwoli na zmniejszenie intensywności ruchu lotniczego. Dzięki dostępowi do sieci dróg szybkiego ruchu i sieci kolejowych, największe polskie porty lotnicze staną się węzłami transportowymi integrującymi różne gałęzie transportu, poszerzając jednocześnie swoje obszary działania i tym samym swoją pozycję konkurenta na rynku [4].



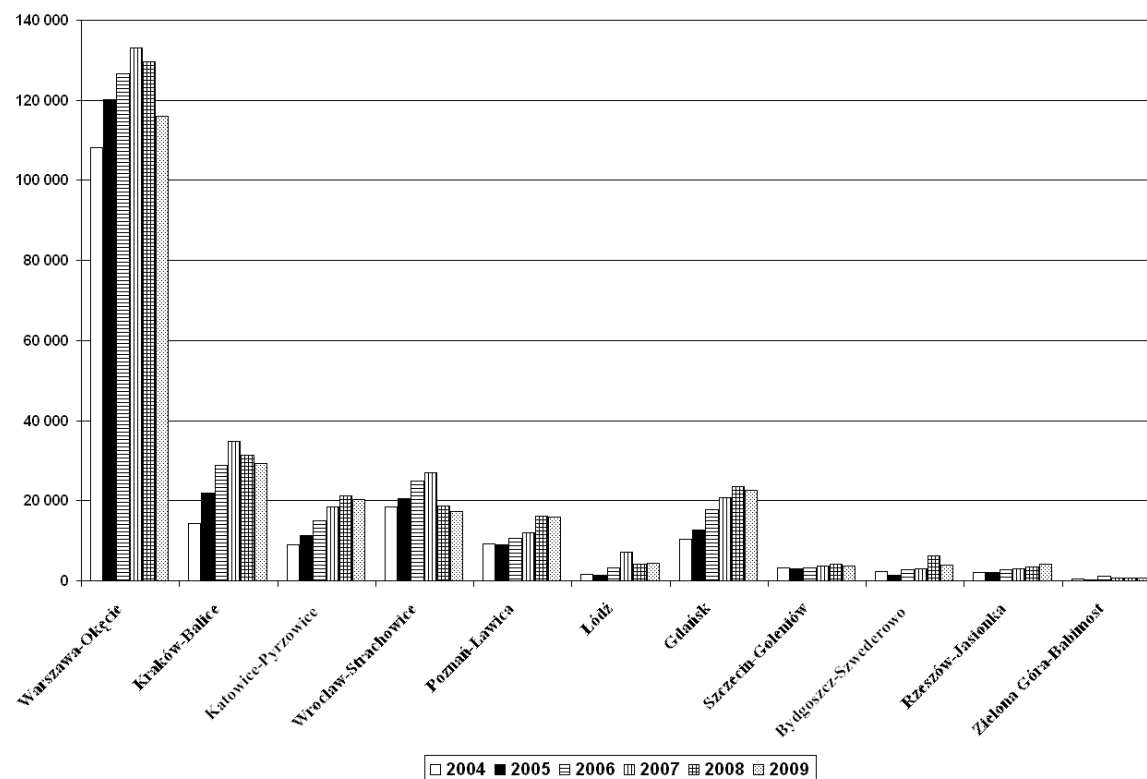
Rys. 1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2004–2009

Fig. 1. Number of passengers served by Polish airports in the period from 2004 to 2009



Rys. 2. Tonaż przesyłek obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2004–2009

Fig. 2. Tonnage of parcels served by Polish airports in the period from 2004 to 2009



Rys. 3. Liczba operacji wykonanych w polskich portach lotniczych w latach 2004–2009

Fig. 3. Number of operations served by Polish airports in the period from 2004 to 2009

3. PODSUMOWANIE

Transport lotniczy jest bardzo kapryśną gałęzią transportu. Rok 2010 zaczął się bardzo źle zarówno dla portów lotniczych, jak i przewoźników. Powodem był wybuch wulkanu Eyjafjallajökull na Islandii, który sparaliżował ruch lotniczy praktycznie nad całą Europą. Do wybuchów doszło 20 marca 2010 r. i 14 kwietnia 2010 r. Główne lotniska Europy, nad którymi pojawiła się chmura pyłu (15 kwietnia 2010 r.) zawiesiły loty. Były to Belgia, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Islandia, Hiszpania, Holandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Irlandia, Rosja, Szwecja i Wielka Brytania. Polska zamknęła strefę powietrzną nad północną częścią kraju 15 kwietnia 2010 r., zaś 16 kwietnia nad Polską centralną i południowo zachodnią. Również inne kraje zamknęły częściowo ruch lotniczy w dniach 16–17 kwietnia (Austria, Mołdawia, Słowacja, Szwajcaria, Węgry, Włochy, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czarnogóra, Rumunia i Serbia). Loty nad Europą zostały częściowo wznowione 20–21 kwietnia, jednak i tak spowodowało to wg Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych straty rzędu 200 mln. USD dziennie. Katowickie lotnisko odprawiło w przybliżeniu 35 tys. pasażerów mniej i straciło przez to ok 800 tys. zł. Ogólnoświatowe straty liczy się w miliardach. Straciły też kraje, do których loty miały się odbywać, więc nie tylko Europa, ale i cały świat odczuł skalę problemu.

Jednak nie tylko wybuch wulkanu wpłynął na gorszą koniunkturę portów lotniczych w ostatnich latach. Swoje dodał też kryzys finansowy z 2008 r., kiedy to w Stanach Zjednoczonych padł największy bank kredytów hipotecznych Lehman Brothers. Było to powodem lawiny finansowej a skutki odczuła gospodarka całego świata. Odbiło się to również na ruchu lotniczym w polskich portach, gdzie od 2008 r. obserwuje się zmniejszenie operacji w portach i spadek liczby pasażerów. Jeszcze teraz (2010 r.) Regionalne Porty Lotnicze odczuwają skutki tego kryzysu.

Ogromny wpływ na rozwój portów lotniczych miało również otwarcie rynku przewozów lotniczych i umożliwienie wejścia do gry tanich linii lotniczych. Dzięki temu regiony zaczęły inwestować w porty, co polepszyło wyniki i pomnożyło wpływy. Katowice, jako port lotniczy, pokazują jak trafione inwestycje (w postaci rozbudowy infrastruktury i budowy nowego terminalu) mogą polepszyć wyniki i konkurencyjność lotniska. Stworzenie spółki GTL S.A. zaowocowało szybkim rozwojem portu lotniczego. Pozytywne skutki można odczuć także w innych dziedzinach, np. budowa autostrady A1. Podobna sytuacja dotyczy wszystkich portów regionalnych, które dzięki otwarciu rynku na tanich przewoźników zwiększyły przepustowość i dostępność regionów Polski. Wpłynęło to również na rozwój gospodarczy, który mimo kryzysu finansowego na świecie dalej pozostał „na plusie”, oraz bogacenie się społeczeństwa idącymi w parze ze wzrostem mobilności.

Można stwierdzić, że polski rynek w kolejnych latach powinien w dalszym ciągu rozwijać się dynamicznie i być atrakcyjny zarówno dla linii lotniczych, jak i dla podmiotów inwestujących w rozwój portów lotniczych. Widać jednak również różnice w rozwoju portów lotniczych. Biedniejsze regiony wolniej absorbują zmiany i wolniej się rozwijają. Można to zaobserwować po małych portach, takich jak Bydgoszcz, Szczecin, Rzeszów, gdzie skala rozwoju jest kilkuprocentowa w porównaniu do portów lotniczych w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu czy Poznaniu.

Dodatkową motywacją do inwestycji zwiększających znaczenie polskich portów lotniczych są odbywające się w Polsce w 2012 r. Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej. Sytuacja ta powoduje rozpoczęcie wielu inwestycji, które mają na celu przygotowanie kraju na przyjęcie dużej liczby gości, którzy przybędą na tę ogólnoświatową imprezę sportową.

Na pewno skorzystają na tym porty lotnicze, które w tym czasie kilkakrotnie zwiększą liczbę operacji, a także dokonają inwestycji mających polepszyć jakość usług.

Widząc działania władz samorządowych i portów lotniczych, należy mieć nadzieję, że dobra koniunktura pozwoli na właściwy rozwój polskich portów lotniczych.

Bibliografia

1. Ustawa z dnia 23 października 1987 o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, Dz. U. 1987, nr 33, poz. 185.
2. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – Statut
3. Karbowiak H.: Podstawy infrastruktury transportu. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, Łódź 2009.
4. Liberadzki B., Mindur L.: Uwarunkowania Rozwoju Systemu Transportowego Polski. Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa – Poznań – Radom 2006.
5. Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010, czas na podjęcie decyzji. Komisja Wspólnot Europejskich.
6. Czernicki F., Skoczny T.: Usługi Portów Lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe. Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2010.
7. Kaliński D., Marciszewska E.: Regionalny wymiar działalności portów lotniczych. Transport jako czynnik integralności regionów. Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego